Great Lakes Pilotage Authority

Annual Report 2009

Canada

Head Office

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

Western Region

LOCK 7, WELLAND CANAL
THOROLD, ONTARIO

Eastern Region

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

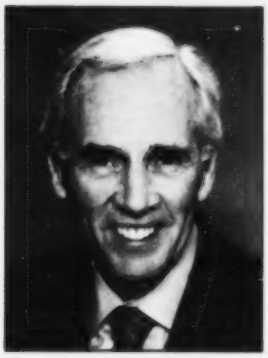
MAILING ADDRESS

P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9

www.glpa-apgl.com

All photos in this report were taken by Authority pilots.

THE BOARD OF DIRECTORS

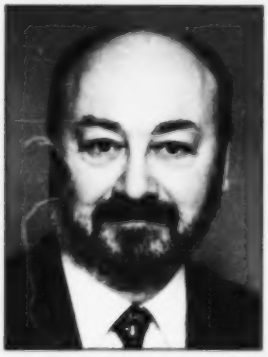


Chairman ①
MR. J.D. SMITH
Public Interest Representative

Vice-Chair
MR. R. BÉLISLE
Public Interest Representative

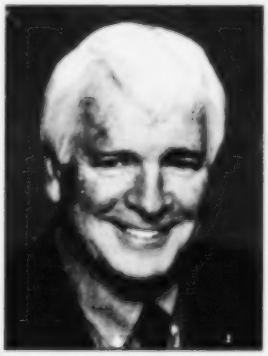
Member
CAPTAIN M. DESROCHERS
Pilot Representative

Member
CAPTAIN M. PRATT
Pilot Representative



Member
MR. A. DIGBY
Shipping Industry Representative

Member ①
MR. R. J. PATERSON
Shipping Industry Representative



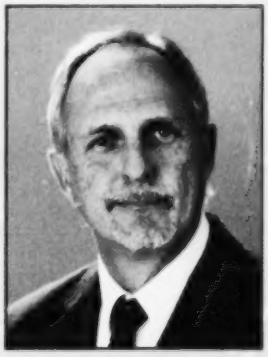
Member ①
MR. T. GEDDES
Public Interest Representative

① Member of the Audit Committee

THE EXECUTIVE OFFICERS

MR. R. F. LEMIRE
Chief Executive Officer

MR. R. R. MÉNARD
Secretary/Treasurer



MR. D.R. TROTTIER
Director of Operations

MR. R. LALONDE
Operations Manager

CHAIR AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER'S REPORT

February 5, 2010

The Honourable John Baird, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructures and Communities

Dear Minister:

It is with pleasure that we present to you the 2009 Annual Report of the Great Lakes Pilotage (GLPA). This report is submitted pursuant to Section 150 of the *Financial Administration Act*.

The Authority has been able to meet its legislative objectives set out in the *Pilotage Act* which are to establish, operate, maintain and administer in the interest of safety an efficient pilotage service in the Canadian Great Lakes region. It has done so by:

- providing economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related service.
- promoting the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the effective application of these services in such activities as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- providing pilotage service within a commercially oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- the Authority has taken measures in 2009 to reduce operating costs and increase revenues from services in order to meet its objectives of financial self-sufficiency in the long run.
- being responsible to the Government's environmental, social and economic policies.

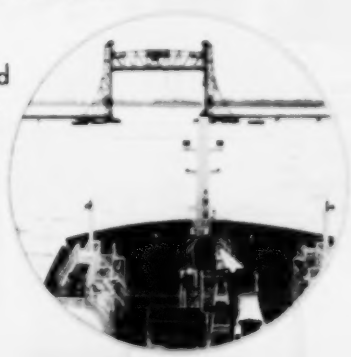
The world economic recession which began in late 2008 and manifested itself in 2009 had a significant effect on ship traffic in the St. Lawrence Seaway/Great Lakes Region where traffic and cargo volumes decreased by 25% from the previous year. The Authority was effective in reducing its operating costs and increasing revenues from pilotage services at mid year, therefore limiting the operating deficit for 2009 which will be funded by the Authority's external financing. An action plan has been established to permit the Authority to return to profitability in 2010.

Revenues to the Authority for the twelve month period amounted to $13,769,605 a decrease of 15% from 2008. Tariff levels have increased steadily since 2002 following an eight (8) year tariff freeze and are slightly higher than the cost of living increases experienced in the last 16 years.

Expenses amounted to $15,634,501 a decrease of 5% due mainly to a reduction in pilot related wages and benefits associated with the Authority's decision to reduce manpower and other operation and administration expenses. The Authority recorded an operating loss of $1,864,896 for 2009, which followed an operation loss in 2008 after two consecutive profitable years in 2006 and 2007.

The Authority implemented significant cost cutting measures in 2009 and introduced tariff amendments for 2010. These measures with an anticipated slight growth in ship traffic in the St. Lawrence Seaway/Great Lakes Region for 2010 will permit the Authority to continue to provide safe, efficient and effective pilotage service in the Great Lakes.

The continued success of the Authority is directly related to the efforts, dedication and cooperation demonstrated by all of its employees and the Board of Directors recognizes this and wishes to commend all of its employees for the good work.



On behalf of the members of the Authority

J. Douglas Smith
Chair

Robert F. Lemire
Chief Executive Officer

MANAGEMENT REPORT

The management of the Authority is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and for all other information presented in the annual report. This responsibility includes the selection of appropriate accounting principles and the exercise of careful judgment in establishing reasonable estimates. Financial information shown elsewhere in this annual report is consistent with that contained in the financial statements.

Management maintains books of account, financial and management control, and information systems, together with management practices designed to provide reasonable assurance that reliable and relevant information is available on a timely basis. These systems and practices provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, that resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that operations are carried out effectively. These systems and practices are also designed to provide reasonable assurance that the transactions are in accordance with the *Pilotage Act* and its regulations, the *Financial Administration Act* and its regulations, and the by-laws of the Authority.

The Board of Directors is comprised of Directors who are not employees of the Authority. The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Audit Committee oversees the entity's systems of internal accounting and administration control. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.

The external auditor, the Auditor General of Canada, is appointed under the Pilotage Act and has audited the financial statements in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Her report outlines the nature of the audit and expresses her opinion on the financial statements of the entity.

R.F. Lemire
Chief Executive Officer

R. Ménard
Secretary / Treasurer

Cornwall, Ontario
February 5, 2010

MANDATE

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11, 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority is deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*. On October 1st, 1998, the Authority ceased to be a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority and has surrendered its charter under the *Canada Business Corporations Act*.

OBJECTIVES

The Authority's corporate objectives are summarized as follows:

- To provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related services in its region of responsibility.
- To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the productive application of these resources in such activities and geographic areas as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- To provide the above services within a commercially-oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

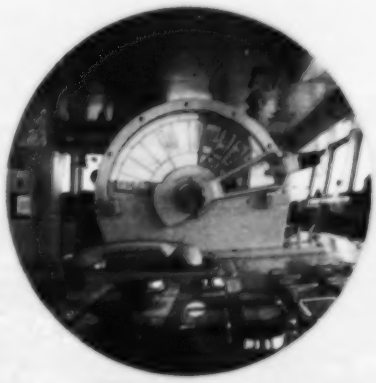
POWERS

To carry out its responsibilities the Authority has made regulations, approved by Order-in-Council, pursuant to the *Pilotage Act* for:

1. The establishment of compulsory pilotage areas.
2. The prescription of the ships or classes of ships subject to compulsory pilotage.
3. The prescription of the classes of pilot licenses and classes of pilotage certificates that may be issued.
4. The prescription of the tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage services.

In addition, the Authority is empowered by the *Pilotage Act* to:

1. Employ such officers and employees, including licensed pilots, as required.
2. Contract with a body corporate for the services of licensed pilots.
3. Make by-laws respecting the management of its internal affairs.
4. Purchase, lease or otherwise acquire land, buildings, pilot boats and such other equipment and assets as may be required and to dispose of any such assets acquired.
5. Borrow money for the purpose of defraying the expenses of the Authority.
6. With the approval of the Minister of Finance invest any money not immediately required for the purposes of the Authority in bonds or other obligations guaranteed by Her Majesty in right of Canada.



DESCRIPTION OF THE OPERATIONS

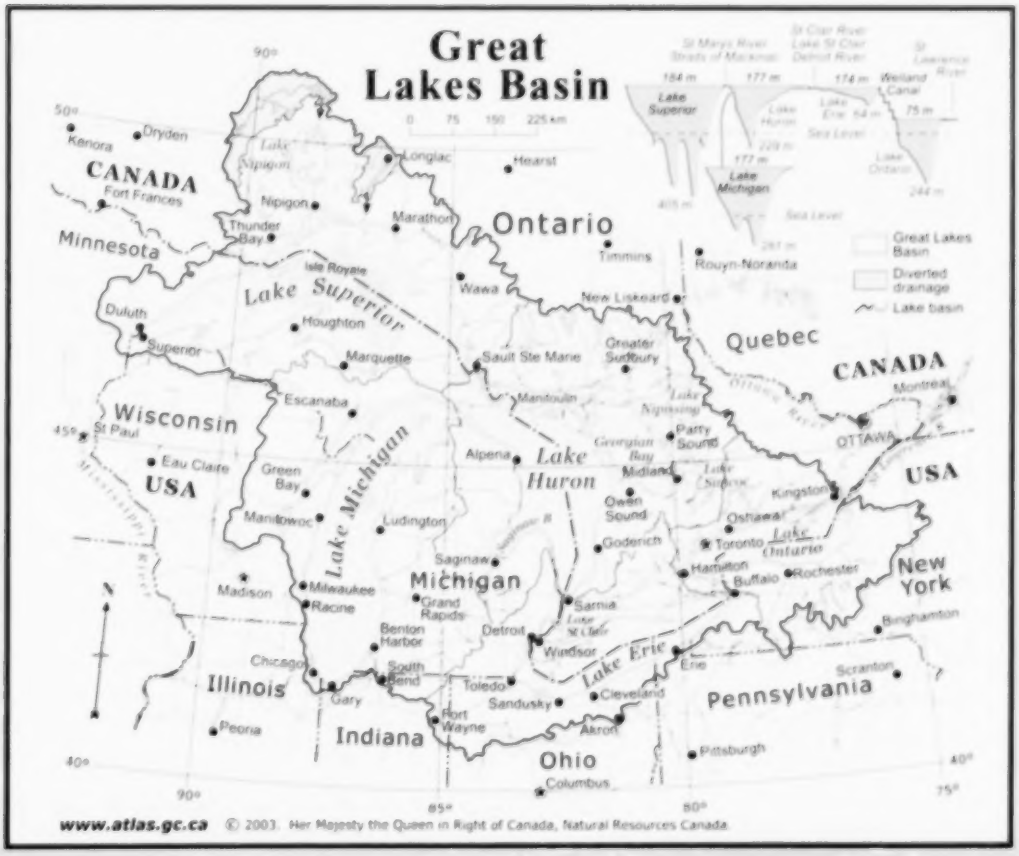
The Authority operates in the interest of safety, a marine pilotage service in all Canadian waters in the Provinces of Ontario, Manitoba and in Quebec south of the northern entrance to the St. Lambert Lock.

Services are provided through the performance of pilotage assignments on those vessels entering the region which are subject to compulsory pilotage by pilots employed by the Authority, using pilot boats contracted by the Authority and dispatch services, both controlled through Pilotage Headquarters at Cornwall and/or the district office at Lock 7 of the Welland Canal, Thorold, Ontario.

The Authority must co-ordinate its efforts and operations with a number of other organizations such as The St. Lawrence Seaway Management Corporation and the United States Seaway Development Corporation, who operate the lock facilities, and maintain traffic control systems within the Region; the Canadian Coast Guard, who provide aids to navigation and the United States Coast Guard, who are responsible for the United States pilotage matters in international waters.

The Great Lakes Pilotage region is divided as follows:

- Cornwall District
- International District No. 1
- Lake Ontario
- International District No. 2 (including the Welland Canal)
- International District No. 3 (including Lakes Huron, Michigan and Superior)
- The Port of Churchill, Manitoba



CORPORATE GOVERNANCE

The Great Lakes Pilotage Authority's approach to Corporate Governance is fully consistent with the philosophy and objectives of the Department of Finance and the Treasury Board's Guidelines for Crown Corporations.

Role of the Chair

On the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, the Chair is appointed by the Governor in Council. The Chair presides at all meetings of the Board of Directors, provides leadership and guidance to the CEO of the Authority and on behalf of the Board, advises the Minister of Transport, Infrastructure and Communities on all issues involving the Authority and Pilotage in the Great Lakes.

Role of the Board of Directors

Corporate Governance at Great Lakes Pilotage Authority is the responsibility of the Board of Directors. The Board's role is to guide and supervise the affairs of the entity on behalf of the Government of Canada, by whom the Directors are appointed.

The Board is composed of the Chair and up to six other members chosen to ensure that an appropriate mix of expertise, experience and marine perspective is reflected in its decision-making. The Authority is now operating with a full compliment of Directors. The specific function of the Board includes reviewing and recommending to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Great Lakes Pilotage Authority's policies, corporate plan, capital and operating budgets. The Board has input in and approves the Authority's Strategic and Corporate Plans. The Board prepares annually an Accountability Accord with the CEO detailing all objectives and goals expected to be met during the operating year. At year end the Board undertakes an exhaustive performance evaluation of the CEO to determine the status of all objectives so as to assess the performance of the CEO and the Authority. It also reviews and approves all major contracts, operational plans, financial statements, the auditors' report and the annual report. The Board ensures that the Authority maintains the highest standards in operating a safe, efficient and cost effective pilotage service.

Role of the Chief Executive Officer

A Chief Executive Officer is appointed by the members of the Board of Directors pursuant to section 13. (1.1) of the *Pilotage Act*. The remuneration of the CEO is fixed by an Order of the Governor General in Council. The CEO has the responsibility to plan, organize, direct and control the business of the Authority and reports to the Chair and the Board of Directors.

Role of the Audit Committee

The Audit Committee is a core committee of the Authority's Board and represents the engine of the Authority as it will improve the quality of the financial reporting, ensure the key risks are identified and managed, enable the directors to contribute their independent judgement, create a climate of discipline and control that will reduce the opportunity for fraud and increase stakeholder confidence in the credibility and objectivity of corporate performance.

The committee has the authority to investigate any activity of the Authority. The committee ensures the financial oversight and the oversight of the corporate books, records, general and management control and information system and management practices.

OPERATIONS REVIEW

Traffic

The Authority started the 2009 navigation season with 62.5 pilots but following the 25% reduction in assignment levels, pilot numbers were reduced to 56.5. The American pilot numbers have been maintained at 40 for the duration of the season. Traffic reductions in 2009 were caused by:

1) Collapse of the Great Lakes steel industry associated with the 2008-2009 recession.

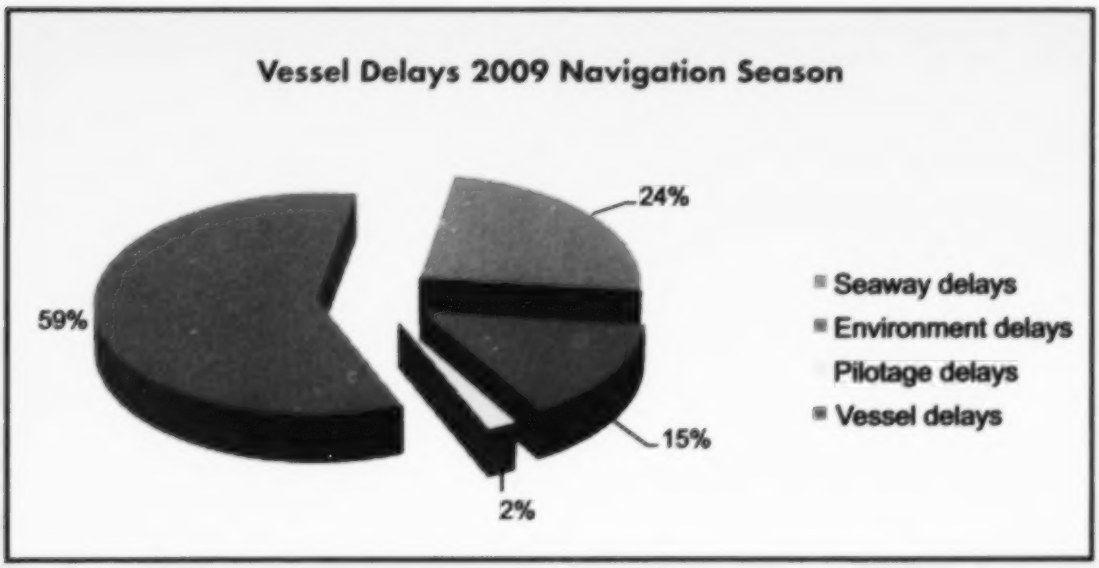
2) Increased competition from domestic ships to move grain out of the Great Lakes. Domestic ships were under utilized as they were not transporting their usual cargo of iron ore to steel mills in the Great Lakes therefore permitting them to compete against foreign ships transporting grains to the export market.

3) Financial crisis in mid 2009 did not permit project cargo destined for the Great Lakes (windmills, project cargo for Tar Sands) to be purchased by the end users.

Service Levels

The Authority has employee pilots who work under collective agreements which dictate scheduling and call backs when traffic increases during peak periods. The Authority staffs at levels which will be able to meet peak traffic but is cautious in not having too many pilots given their high fixed remuneration package. Delays to shipping are very costly to the users and are closely monitored in order to measure performance.

Total delays in 2009 to ships requiring pilots in the Great Lakes were 6,438 hours, of which 2% or 139 hours were directly attributable to a shortage of pilots. In 2008, the total delays were 2,936 hours of which 6% or 162 hours were attributable to a shortage of pilots. The 14% reduction in delays in 2009 is attributable mainly to reduced traffic levels as well as better environmental conditions at the close of the 2009 navigation season.



Marine Incidents

The Authority reviews, on an annual basis, all marine incidents in the Great Lakes for Canadian officers and Canadian pilots. The Authority has no authority over American officers and pilots sailing those waters, therefore no statistics are kept for those groups. The total number of marine incidents for Canadian pilots this year was 8, which is 3 incidents below the 5 year average. Most of the 2009 incidents are contacts with lock walls which are minor in nature. This amount is relative to the higher number of ships trading in the Seaway in ballast for a portion of their journey. Once a ship is in ballast, it becomes more difficult to maneuver and is more subject to the effect of wind and currents. The Authority is reviewing measures with its pilot training committee to address this type of incident.

Following the review of incidents for 2009, the Authority is pleased to report no major incidents requiring separate disclosure.

MARINE INCIDENT STATISTICS

INCIDENT	2009	2008	2007	2006	2005
Collision	-	-	-	-	1
Foundering	-	-	-	-	-
Fire/Explosion	-	-	-	-	-
Grounding	1	-	1	3	2
Striking	1	1	1	1	1
Contact with Lock Wall	6	9	7	5	6
Touching Bank/Bottom	-	3	1	1	-
Ice Damage	-	-	-	-	-
Ship Arrestor	-	1	2	-	3
TOTAL	8	14	12	10	13
Percentage of Incident Free Assignments	99.8%	99.8%	99.9%	99.8%	99.8%

2009 Synopsis

As depicted in the above statistical table, the majority of incidents within the region continue to involve ships contacting or striking tie-up and lock walls.

Pool of Qualified Pilot Candidates

In the 1999 Canadian Transportation Agency report to the Minister of Transport on pilotage issues, a recommendation was made that the Authority report on the pool of qualified pilot candidates in the Annual Report. The Authority has examined its manpower requirements for the next four years and based on the Authority's current Eligibility Lists of qualified candidates for its four pilotage districts, it will easily meet the Authority's need in staffing scheduled requirements. This analysis is based on traffic levels being maintained at their current levels.

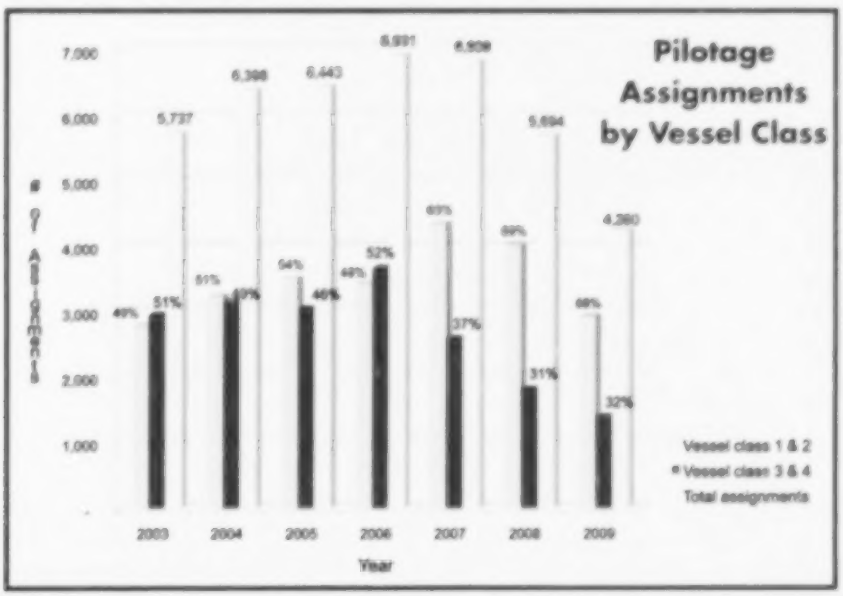
FINANCIAL OVERVIEW

The Authority started 2009 with an accumulated deficit of $3,644,753 and finished the 2009 operating year with an accumulated deficit of $5,509,649, an increase of $1,864,896. The Authority is planning on retiring the existing accumulated deficit in the next five years.

The 2009 operation loss was attributable solely to the reduction of traffic which meant a decrease of over $2,400,000 in Authority revenues compared to 2008.

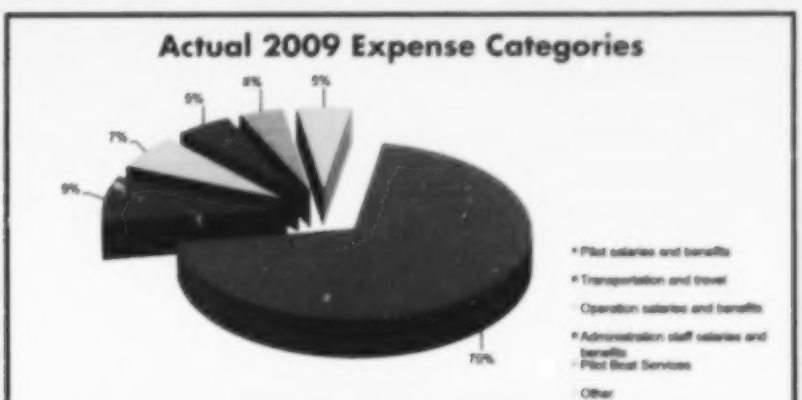
Revenues

The Authority's revenues consist mainly of pilotage charges to both Canadian and Foreign shipowners. The 2009 traffic decreased 25% from 2008. The 2009 tariffs were increased by 4% at the start of the navigation season and the Authority introduced a 4% temporary tariff surcharge at the start of the navigation season and a further 9% in August 2009. The Authority saw the same mix of small versus large ships trade in the Great Lakes in 2009 compared to 2008.



Expenses

The majority of the Authority's expenses are pilot wage/benefit related as well as pilot travel costs associated to performing the assignment. The second largest expenses are operation staff salaries and benefits associated to dispatching of the pilots to ships followed by the administration staff salaries and benefits costs and the pilot boat expenses.



GOVERNANCE REVIEW

Negotiations of Collective Agreement

The Authority has 5 collective agreements in place to operate its operation. The administrative staff and dispatchers are represented by the Public Service Alliance of Canada and have their collective agreement in place until June 30, 2011. Wage settlements in this agreement match the forecasted cost of living increases.

The other 4 collective agreements are for the four pilot groups which covers all Authority pilots. All 4 agreements are in place until March 31, 2012. Wage settlements in these agreements match the forecasted cost of living increases.

Internal Audit

The Authority has in place an Internal Audit plan which was established in 2005. The Authority has already completed internal audits of its Human Resources Management and the Employee Training and Development Systems. The Authority has delayed to 2010 due to cost cutting measures in 2009, the performance of an internal audit of the Outsourced Pilot Boat system. The Authority finds value in these audits and has initiated changes in its systems where weaknesses are disclosed.

Special Examination – Auditor General of Canada

As required by Part X of the *Financial Administration Act* (FAA), the Auditor General of Canada carried out a Special Examination of the financial and management controls and information systems and management practices maintained by the Great Lakes Pilotage Authority. The Authority is required by paragraphs 131(1) (b) and 131(2) (a) and (c) of the FAA to maintain these systems and practices in a manner that will provide reasonable assurance that the following requirements are met:

- the assets of the Authority are safeguarded and controlled;
- the financial, human and physical resources of the Authority are managed economically and efficiently; and
- the operations of the Authority are carried out effectively.

The Auditor General of Canada presented on April 11, 2008 its report to the Board of Directors of the Authority stating that there is reasonable assurance that there were no significant deficiencies in the systems and practices they examined, except for the significant deficiency relating to the current system of exempting Canadian ships from compulsory pilotage in the Great Lakes.

This system of exemption has been in place since 1972 and was originally intended as a temporary measure. Now, 37 years later, and despite numerous studies and recommendations calling for action to make the system more stringent, the system continues.

The Authority believes a more stringent exemption or certification system would strengthen the Authority's ability to ensure the future safety and efficiency of the navigation system. The Authority continues to work with Transport Canada and the major stakeholders to address this deficiency. It expects regulatory amendments that will address the deficiency, to be published in 2010.

In the meantime, the Authority monitors incidents involving Canadian ships very closely and is satisfied that the current system of exemption has not jeopardized the safe passage of ships in the region.

GOVERNANCE REVIEW

2010 Strategic Outlook

The Board of Directors held a strategic planning session in June 2008 and reviewed its strategies in 2009 and supported the following strategies in order to meet its objectives of providing economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related services in the Great Lake Region.

The Authority is in the process of adjusting its tariff for large ships transiting in the Great Lakes so that the existing cap on tariffs now in place will be removed. The cap on the tariff has been in place since 1980 when the average Gross Registered Tonnage for large ships averaged 19,000 GRT. Certain large ships now transiting the Great Lakes have GRT of over 25,000 which are 30% more than when the 1980 cap was set. The Authority will also increase tariff in the Lake Ontario and Churchill regions to address the need to breakeven in all Pilotage districts.

The Authority has opted to reduce pilot levels in 2009 by 15% while maintaining an efficient pilotage service. An economic turnaround is expected for 2010 at which time all Authority employees/pilots will be needed to efficiently service this increase in traffic.

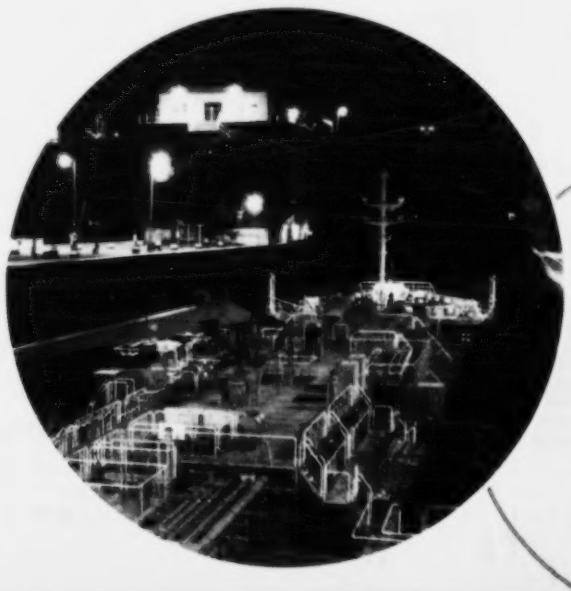
Tariff increases for the 2011-2013 planning period are expected to average the cost of living.

The Authority is planning on amending its regulations relating to pilot recruitment in order to respond to the apparent reduction in qualified seamen in the country. These changes will allow the Authority to continue to recruit the best candidates to assure a high level of safety for all users.

The Authority will also work with Transport Canada in addressing the 1999 CTA recommendation to enhance the Authority's requirements for Canadian vessels who obtain exemption from Pilotage when navigating in the Great Lakes. This process of enhancing the regulations is expected to be completed in 2010.

The Authority is planning on completing an internal audit to determine whether the existing management practices and processes adequately consider the quality and reliability of outsourced pilot boats to reduce the risk of delays in service.

The Authority is expected to have a small reduction in its workforce but is not expected to incur any significant capital outlay during the planning period.



OPERATING SUMMARY

(000's)

	Budget	ACTUAL				
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Revenue	$13,948	$13,770	$16,221	$19,006	$18,447	$15,570
Operating costs	13,901	15,635	16,458	18,744	18,126	16,403
Surplus (deficit)	$ 47	$ (1,865)	$ (237)	$ 262	$ 321	$ (833)
Budget	$ 47	$ 483	$ 362	$ 519	$ 545	$ 309

AVERAGE HUMAN RESOURCES

	Budget	ACTUAL				
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Administrative	9	9	10	10	9.5	8.5
Pilots	53.5	56.5	62.5	62	61.5	59.5
Dispatchers	8.5	8.5	9	9	8.5	9
	71	74.0	81.5	81	79.5	77.0

PILOT ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Number	4,217	4,260	5,694	6,838	6,931	6,443
Planned	4,217	5,800	6,400	6,440	6,600	6,550

ACCIDENT FREE ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Number	4,217	4,252	5,680	6,826	6,921	6,430
Percentage	100%	99.8%	99.8%	99.8%	99.9%	99.8%

AVERAGE COST OF PERFORMING AN ASSIGNMENT

	Budget	ACTUAL				
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Amount	$3,296	$ 3,670	$ 2,890	$ 2,741	$ 2,615	$ 2,546

AUDITOR'S REPORT

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the balance sheet of Great Lakes Pilotage Authority as at December 31, 2009 and the statements of operations, comprehensive loss and accumulated deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2009 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Lucie Cardinal, CA auditor
Principal
for the Auditor General of Canada

Montréal, Canada
February 5, 2010

Balance Sheet as at December 31

	2009	2008
ASSETS		
Current		
Cash	$ -	$ 65,976
Investments (Note 4)	-	1,708,516
Accounts receivable	1,598,004	2,297,922
	1,598,004	4,072,414
Non-current		
Property and equipment (Note 6)	154,944	223,051
	$1,752,948	$4,295,465
LIABILITIES		
Current		
Bank indebtedness and bank overdraft	$ 873,825	$ -
Accrued salaries and benefits	$ 3,090,001	$ 4,562,647
Other accounts payable and accrued charges	305,821	430,332
Employee future benefits (Note 7)	138,549	388,548
	4,408,196	5,381,527
Non-current		
Employee future benefits (Note 7)	2,772,327	2,476,617
	7,180,523	7,858,144
EQUITY		
Contributed capital	82,074	82,074
Accumulated deficit	(5,509,649)	(3,644,753)
	(5,427,575)	(3,562,679)
	$ 1,752,948	$ 4,295,465

Commitments (Note 9)
Contingencies (Note 13)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements

Approved by the Board:

R. L. Lemire
Chief Executive Officer

R. Paterson
Director

Statement of Operations, Comprehensive Loss and Accumulated Deficit for the year ended December 31

	2009	2008
Revenues		
Pilotage charges	$ 13,695,446	$ 16,079,741
Dispatching and pilot boat income	42,777	64,230
Interest and other income	31,382	76,807
	13,769,605	16,220,778
Expenses		
Pilots' salaries and benefits	10,922,928	11,572,830
Transportation and travel	1,370,138	1,675,212
Operation staff salaries and benefits	1,031,765	1,011,729
Administration staff salaries and benefits	807,861	627,627
Pilot boat services	672,663	652,565
Professional and special services	210,663	131,471
Utilities, materials and supplies	134,046	178,827
Rentals	99,506	74,830
Interest and other charges	87,521	44,889
Pilot laptop and navigation software	80,565	160,781
Amortization	70,395	61,336
Communications	66,731	67,412
Purchased dispatching services	41,878	51,027
Repairs and maintenance	37,841	37,559
Pilot training costs	-	109,750
	15,634,501	16,457,845
Net loss and comprehensive loss for the year	(1,864,896)	(237,067)
Accumulated deficit at beginning of the year	(3,644,753)	(3,407,686)
Accumulated deficit at end of the year	$ (5,509,649)	$ (3,644,753)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Statement of Cash Flows
for the year ended December 31

	2009	2008
Operating activities		
Net loss for the year	$ (1,864,896)	$ (237,067)
Items not affecting cash:		
Employee future benefits	45,711	(822,951)
Amortization	70,395	61,336
Unrealized gains on investments	-	(6,178)
Changes in non-cash working capital items:		
Decrease in accounts receivables	699,918	188,213
Decrease in accrued salaries and benefits	(1,472,646)	(1,223,090)
Decrease in other accounts payable and accrued charges	(124,511)	(8,305)
Cash used in operating activities	(2,646,029)	(2,048,042)
Investing activities		
Purchase of investments	-	(1,702,338)
Disposal of investments	1,708,516	3,729,606
Acquisition of property and equipment	(2,288)	(146,047)
Cash provided by investing activities	1,706,228	1,881,221
Financing activities		
Proceeds from bank indebtedness	786,067	-
Net decrease in cash during the year	(153,734)	(166,821)
Cash, beginning of year	65,976	232,797
Cash (bank overdraft), end of year	$ (87,758)	$ 65,976
Supplemental information		
Interest paid during the year	$ 35,321	$ 13,113

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Notes to the Financial Statements
December 31, 2009

1. Authority and objectives

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. and was a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11, 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority was deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*.

The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters.

The Authority is exempt from any income taxes.

Regulation of tariff of pilotage charges

The Authority shall, with the approval of the Governor in Council, make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that Authority. The tariff approval process is set out in the *Pilotage Act*. Consequently, the Authority must first publish the proposed tariff regulation in the *Canada Gazette*. Any person who has reason to believe that a regulation in this proposal is not in the public interest may file a notice of objection, setting out the grounds therefore, with the Canadian Transportation Agency (Agency) within thirty days following publication of the proposed regulation in the *Canada Gazette*. In such a case, the Agency must investigate the proposed regulation as necessary or desirable in the public interest, including the holding of public hearings. Once its investigation is complete, the Agency must make a recommendation within 120 days following the receipt of notices of objection, and the Authority is required to govern itself accordingly. The Agency is an entity related to the Authority as an organization of the federal government.

The tariffs may come into force 30 days after their publication in the *Canada Gazette*. However, where the Agency recommends a pilotage charge that is lower than that fixed by the Authority, the Authority is required to reimburse the difference between this charge and the charge recommended by the Agency, plus interest, to any person who has paid the fixed charge. The *Pilotage Act* stipulates that the Governor in Council may amend or cancel a recommendation of the Canadian Transportation Agency.

The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Thus, the tariffs fixed are intended to allow the Authority to recover costs.

2. Adoption of new accounting standards and future accounting changes

(a) Adoption of new accounting standards

In June 2009, the Canadian Institute of Chartered Accountants (CICA) amended Handbook section 3862, *Financial Instruments – Disclosures*. The purpose of the amendments is to improve disclosure on fair value measurements and liquidity risk related to financial instruments.

All financial instruments measured at fair value must be classified in fair value hierarchy levels, which are as follows:

- Level 1 – Financial instruments are considered Level 1 when valuation can be based on quoted prices in active markets for identical assets or liabilities.
- Level 2 – Level 2 financial instruments are valued using quoted prices for similar assets or liabilities, quoted prices in markets that are not active, or models using inputs that are observable.
- Level 3 – Financial instruments are considered Level 3 when their values are determined using pricing models, discounted cash flow methodologies or similar techniques and at least one significant model assumption or input is unobservable.

Liquidity risk disclosure was also enhanced with the inclusion of a maturity analysis for derivative and non-derivative financial liabilities.

The amendments are effective for annual financial statements for fiscal years ending after September 30, 2009, with early adoption permitted. To provide relief for financial statement preparers, the CICA decided that comparative information for the new disclosures was not required in the first year of application.

As the amendments only concern disclosure requirements, they do not have an impact on the results or financial position of the Authority. The required disclosures are included in Note 5.

(b) Future accounting changes

In February 2008, the CICA Accounting Standards Board confirmed the transition to IFRS from Canadian GAAP will be required for publicly accountable enterprises for interim and annual financial statements effective for fiscal years beginning on or after January 1, 2011, including comparatives for 2010. As a government business enterprise, the Authority is required to adopt IFRS effective January 1, 2011. The Authority is currently evaluating the impact of the adoption of these standards.

3. Significant accounting policies

These financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are as follows:

(a) Revenue recognition

Revenues earned from pilotage charges, dispatching and pilot boat income are recognized as services are rendered. Interest and other income are recognized using the effective interest method as they are earned.

(b) Financial instruments

All financial instruments are recognized initially at fair value. Subsequent measurement and the accounting for changes in fair value depend on their classification. Financial assets must be classified into one of four categories: held for trading, held-to-maturity, available-for-sale or loans and receivables. Financial assets classified as held for trading or available-for-sale are measured at fair value at each reporting date, with any changes in fair value being recognized within net loss for held for trading financial assets or within other comprehensive loss for available-for-sale assets. Financial assets classified as held-to-maturity or loans and receivables are measured at amortized cost using the effective interest method.

The Authority classified cash and investments as held for trading and accounts receivable in the loans and receivables category. Any period change in their fair value is recorded in interest and other income. Purchases and disposal of investments are recognized using settlement-date accounting.

Financial liabilities are required to be classified into one of two categories: held for trading or other financial liabilities. All financial liabilities are measured at amortized cost using the effective interest method, except for financial liabilities that are classified as held for trading which are measured at fair value. The Authority has classified accrued salaries and benefits and other accounts payable and accrued charges as other financial liabilities and bank indebtedness and bank overdraft as held for trading.

The Authority did not hold any derivative financial instruments during the years ended 2009 and 2008.

(c) Property and equipment

Amortization of property and equipment is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Asset category	Estimated useful life
Buildings	20 years
Furniture, equipment and leasehold improvements	10 years
Software and computer equipment	5 years

(d) Bank indebtedness

The Authority operates with an unsecured line of credit that is renewed on an annual basis as part of the corporate plan approval. The Minister of Finance authorizes its amount. The line of credit is due on demand and bears interest at prime.

(e) Pension benefits

Employees participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. This defined benefit pension plan provides benefits based on years of service and average eligible earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the Consumer Price Index. The Authority's contribution to the Plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are expensed during the year in which the services are rendered. The Authority is not currently required to make contributions with respect to any actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

(f) Severance benefits

Employees are entitled to severance benefits, as provided for under labour contracts and conditions of employment. The cost of the severance benefits earned by employees is determined annually on an actuarial basis using the projected single actuarial cost method prorated with years of credited service and management's best estimate assumptions, such as the discount rate, rate of compensation increase, inflation, retirement ages of employees and other factors.

The benefit costs are determined using the cost of employee benefits for the current year's service, the interest cost on the accrued benefit obligation and net actuarial gain or loss for the year. The average remaining service period of the active employees covered by the plan is 7.8 years (8.0 years in 2008). The measurement date is December 31.

(g) Translation of foreign currencies

Assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated into Canadian dollars at exchange rates prevailing at the balance sheet date. Revenues and expenses denominated in foreign currencies are translated into Canadian dollars at monthly average exchange rates. All exchange gains and losses are included in net income (loss) for the year.

(h) Measurement uncertainty

The preparation of these financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make certain estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and reported amounts of revenues and expenses during the reporting year. The items subject to significant management estimates include accrued salaries and benefits, employee future benefits liabilities and related salaries and benefits expenses. Actual results could differ significantly from those estimates. Any changes in estimates are reflected in the financial statements in the period in which they become known.

4. Investments

	2009		2008	
	Fair value	**Yield (%)**	**Fair value**	**Yield (%)**
Canada Housing Trust Bonds	$ -	-	$ 704,108	1.70-2.31
Export Development Canada Bonds	-	-	603,299	1.80-2.06
Provincial bonds	-	-	201,263	2.56
Government of Canada Treasury Bills	-	-	199,846	1.20
	$ -		$ 1,708,516	

5. Financial instruments

(a) Fair value disclosure

Accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying values of these financial instruments are considered by management to approximate their fair values because of their short term to maturity.

The Authority's investments earn interest income at fixed rates and are tradeable in an active market. Their fair values are determined directly, in full, by reference to published price quotations. As at December 31, 2009, the Authority had no investments (fair value as at December 31, 2008 was $1,708,516).

The estimated fair value of the bank indebtedness and bank overdraft which is classified as Level 1 in the fair value hierarchy approximates its carrying value due to its short term to maturity.

(b) Risk disclosure

There is no significant risk associated with accounts receivable as the *Pilotage Act* stipulates that the owner, master and agent of a ship are jointly and severally liable for pilotage charges, and it also provides a mechanism to withhold customs clearance if pilotage charges are unpaid. There is no concentration of accounts receivable with any one customer. As at December 31, 2009, the amount of $1,738,404 shown in the balance sheet as Accounts receivable ($2,297,922 as at December 31, 2008) represents the maximum credit risk exposure on Accounts receivable.

Credit risk on investments arises from the possibility that the issuer of a fixed-term instrument fails to meet its obligation. To manage this risk, the Minister of Finance authorizes the Authority to only invest in bonds or other obligations of, or guaranteed by, Her Majesty in right of Canada, or any province or municipality in Canada. As at December 31, 2009, the Authority had no investments ($1,708,516 as at December 31, 2008).

The Authority has accounts receivable which are denominated in U.S. dollars but due to their small amount, the risk is insignificant. The Authority recorded in the statement of operations, comprehensive loss and accumulated deficit a currency exchange loss of $20,630 for 2009 under interest and other charges and a currency exchange gain of $47,286 for 2008 under interest and other income.

The Authority is exposed to interest rate risk with the use of its credit facility. The Authority used its line of credit for most of the year. The interest expense incurred during 2009 was $35,321 ($13,113 in 2008).

Liquidity risk is the risk that the Authority will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Authority must operate on a self-sufficiency basis and does not have access to Parliamentary appropriations and, as a result, depends on its funding sources, borrowing and cash flows from operating activities to fill its financing requirements. The Authority manages liquidity risk by continuously monitoring actual and projected cash flows. Also, as presented in note 12, the Authority has available as required an operating line of credit renewable annually. The Authority has taken measures to increase its line of credit with the approval of the 2010-2014 corporate plan in order to meet its financial obligation. As at December 31, 2009, the Authority's financial liabilities were limited to bank indebtedness and bank overdraft, accrued salaries and benefits, other accounts payable and accrued charges.

6. Property and equipment

	2009		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Buildings	$ 38,494	$ 38,494	$ -
Furniture, equipment and leasehold improvements	160,362	72,563	87,799
Software and computer equipment	386,744	319,599	67,145
	$ 585,600	$ 430,656	$ 154,944

	2008		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Buildings	$ 38,494	$ 38,494	$ -
Furniture, equipment and leasehold improvements	170,895	64,955	105,940
Software and computer equipment	446,732	329,621	117,111
	$ 656,121	$ 433,070	$ 223,051

7. Employee future benefits

(a) Pension benefits

The Authority and all eligible employees contribute to the Public Sector Pension Plan. This pension plan provides benefits based on years of service and average eligible earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the Consumer Price Index. The Authority and employees' contributions to the Public Sector Pension Plan for the year were as follows:

	2009	2008
Authority	$1,232,712	$1,107,389
Employees	$ 569,439	$ 537,870
Total contributions	$1,802,151	$1,645,259

(b) Severance benefits

The Authority provides severance benefits to its employees based on years of service and final salary. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. The accrued benefit obligation at December 31 was determined using the projected single premium actuarial cost method prorated with years of credited service for active members. In 2008, the Authority began using the projected single premium actuarial cost method for determining the value of the employee future benefits payable. As a result of this change in estimate, the severance benefit obligation was reduced by $736,228 in 2008. Information about this plan, measured at the balance sheet date, is as follows:

Key assumptions:

	2009	2008
Discount Rate	5.0%	6.8%
Inflation Rate	1.93%	1.58%
Age at Retirement	61	61

Annual Amounts:

	2009	2008
Accrued benefit obligation:		
Balance at beginning of year	$2,865,165	$3,688,116
Adjustment at the beginning of the year due to change in method of valuation	-	(736,228)
Current service costs	151,200	171,761
Interest cost	184,396	163,817
Benefits paid	(609,334)	(179,983)
Actuarial losses (gains)	319,449	(242,318)
Balance at end of year	$2,910,876	$2,865,165
Current portion	$ 138,549	$ 388,548
Non-current portion	2,772,327	2,476,617
	$2,910,876	$2,865,165

8. Capital management

The Authority defines its capital as its equity, which comprises contributed capital and accumulated deficit.

The Authority manages its equity as a by-product of prudently managing its revenues, expenses, assets and liabilities to ensure that the Authority effectively achieves its objectives and purpose. There has been no change during the year in the Authority's method of managing its capital. The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis, as required by the *Pilotage Act*. Thus, the tariffs fixed are intended to allow the Authority to recover costs.

9. Commitments

The Authority has commitments as at the balance sheet date in respect of a lease agreement with the St. Lawrence Seaway Management Corporation for the rental of office space, a rental agreement for office equipment and contracts for pilot boat services. Future minimum rental and contractual payments are as follows:

2010	658,342
2011	84,636
2012	86,328
2013	88,055
2014	7,350
	$ 924,711

10. Dispatching and pilot boat services to U.S. District No. 1 pilots

As per a letter of understanding, the Authority provides without charge all dispatching services and pilot boat services in Port Weller to the U.S. District No. 1 pilots. The St. Lawrence Seaway Pilots Association (U.S. Pilots Association) provides without charge pilot boat services for the Authority at Cape Vincent, New York.

11. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business, under the same terms and conditions that apply to unrelated parties. The Authority did not have any material related party transactions during the year.

12. Credit facility

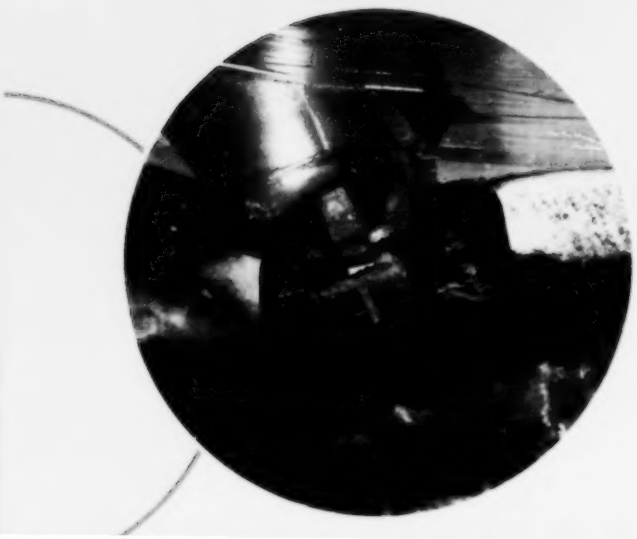
The Authority has a commercial line of credit of up to $3,000,000 ($3,000,000 in 2008) available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate per annum. As at December 31, 2009, the Authority had used $786,067 on the line of credit (Nil as at December 31, 2008). This credit facility is available to the Authority as required and is renewable annually.

13. Contingencies

In the normal course of business, various claims and lawsuits have been brought against the Authority. It is the opinion of management that these claims or lawsuits will not result in any material liabilities to the Authority. As a result, no provision has been recognized in the financial statements as at December 31, 2009 in regards to these claims and lawsuits.

14. Comparative Figures

Certain comparative figures amounts have been reclassified to conform to the current year's presentation.



Administration de pilotage
des Grands Lacs

Rapport Annuel 2009

Canada

Siège social

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

Région de l'Ouest

L'ÉCLUSE No 7, CANAL WELLAND
THOROLD (ONTARIO)

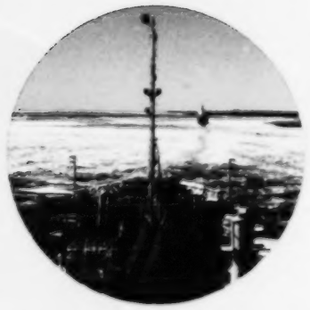
Région de l'Est

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

ADRESSE POSTALE

C. P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

www.glpa-apgl.com



Toutes les photos dans ce rapport ont été prises par des pilotes de l'Administration.

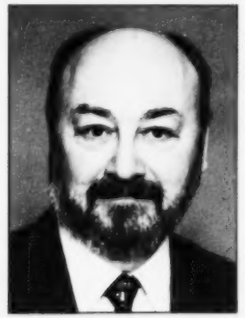
CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président ①
M. J.D. SMITH
Représentant du secteur public

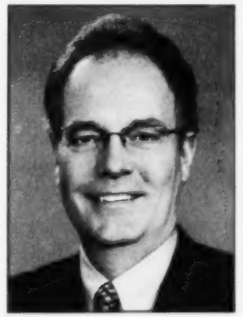
Vice-président
M. R. BÉLISLE
Représentant du secteur public

Membre
CAPITAINE M. DESROCHERS
Représentant des pilotes

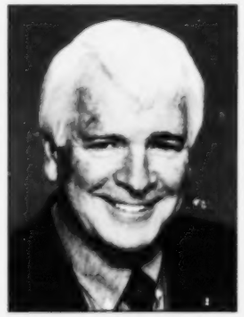
Membre
CAPITAINE M. PRATT
Représentant des pilotes



Membre
M. A. DIGBY
Représentant de l'industrie maritime



Membre ①
M. R. J. PATERSON
Représentant de l'industrie maritime



Membrer ①
M. T. GEDDES
Représentant du secteur public

① Membres du Comité de vérification

DIRIGEANTS

M. R. F. LEMIRE
Directeur général

M. R. R. MÉNARD
Secrétaire et trésorier

M. D.R. TROTTIER
Directeur de l'exploitation

M. R. LALONDE
Gérant de l'exploitation

RAPPORT DU PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 5 février 2010

L'honorable John Baird, C. p., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous présenter le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Grands Lacs pour l'exercice financier de 2009. Ce rapport est présenté en vertu de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a atteint les objectifs prescrits dans la *Loi sur le pilotage*, soit d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, en toute sécurité, des services de pilotage efficaces dans la région des Grands Lacs, en faisant ce qui suit :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services de pilotage dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- adopter au cours de 2009 des mesures pour réduire les coûts et augmenter les revenus d'exploitation afin d'atteindre son objectif d'autonomie financière à long terme;
- être conforme aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

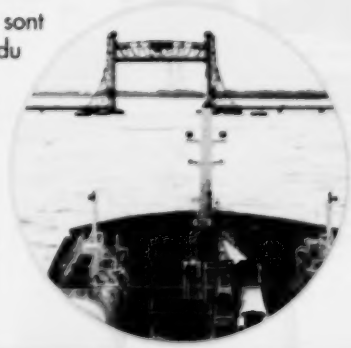
La récession économique mondiale qui a commencé à la fin de 2008 et qui s'est manifestée en 2009 a eu des répercussions importantes sur le trafic maritime dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, où les volumes de trafic et de cargaison ont diminué de 25 % par rapport à l'année précédente. L'Administration est parvenue à réduire ses coûts d'exploitation et à augmenter ses revenus de pilotage en milieu d'année, ce qui a permis de limiter le déficit d'exploitation pour l'exercice financier de 2009. Le déficit sera financé au moyen d'emprunts externes. Un plan d'action a été établi pour permettre à l'Administration de retrouver le seuil de rentabilité en 2010.

Au cours des douze mois qui viennent de s'écouler, l'Administration a touché des revenus de 13 769 605 $, soit une diminution de 15 % par rapport à 2008. Les tarifs ont augmenté progressivement depuis 2002, après un gel tarifaire de 8 ans, et sont maintenant légèrement supérieurs à l'augmentation du coût de la vie depuis les 16 dernières années.

Les dépenses ont totalisé 15 634 501 $, une baisse de 5 % due principalement à une réduction des salaires et des avantages sociaux payés aux pilotes à la suite de la décision de l'Administration de réduire son personnel de même que ses frais d'exploitation et d'administration. L'Administration a subi une perte d'exploitation de 1 864 896 $ en 2009, après une perte en 2008 et des excédents en 2006 et 2007.

L'Administration a adopté d'importantes mesures de réduction des coûts en 2009 et a présenté des amendements tarifaires pour 2010. Ces mesures, conjuguées à une légère augmentation du trafic prévue dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, permettront à l'Administration de continuer d'assurer un service de pilotage sécuritaire et efficace sur les Grands Lacs.

Le conseil d'administration reconnaît que les succès remportés par l'Administration sont directement liés aux efforts, à l'engagement et à la collaboration de tous les membres du personnel, et il tient à leur exprimer sa reconnaissance pour leur excellent travail.



Pour le conseil d'administration,

Le président,

J. Douglas Smith

Le directeur général,

Robert F. Lemire

ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs est chargée d'assurer la préparation et la présentation adéquate des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada, et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie plus loin dans le présent rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et un contrôle de la finance et de la gestion de même que des systèmes d'information et pratiques de gestion conçus de manière à fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie dans les délais prescrits. Ces systèmes et pratiques fournissent un degré raisonnable de certitude que les biens de la société sont contrôlés et protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir un degré raisonnable de certitude que les transactions s'effectuent en conformité avec la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et les règlements administratifs de l'Administration.

Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le conseil est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le comité de vérification surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le comité rencontre la direction et les vérificateurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour revoir les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont révisés et approuvés par le conseil d'Administration sur la recommandation du comité de vérification.

Le vérificateur externe, soit le Vérificateur général du Canada, qui est désigné en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué la vérification des états financiers conformément aux normes canadiennes de vérification généralement reconnues. Dans son rapport, elle décrit la nature de la vérification et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Le directeur général,

R. F. Lemire

Le secrétaire et trésorier,

R. Ménard

Cornwall, Ontario
Le 5 février 2010

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par action*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie 1 de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a abandonné sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

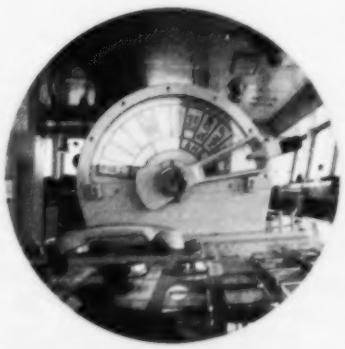
POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin;
2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés;
3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes;
4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis;
5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses;
6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat.



DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué par l'entremise de centres de répartition et de bateaux-pilotes sous contrat avec l'Administration, ces deux interventions étant dirigées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à l'écluse no. 7 du Canal Welland, à Thorold, en Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la *United States Seaway Development Corporation*, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région, la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le port de Churchill, au Manitoba

RÉGIE DES SOCIÉTÉS D'ÉTAT

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement à la régie de la société d'État est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs du ministère des Finances ainsi qu'aux lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

Rôle du président

Sur la recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, le président est nommé par le gouverneur en conseil. Il assure la présidence de toutes les réunions du conseil d'administration, fournit un leadership et offre des conseils au directeur général de l'Administration et, au nom de la direction, conseille le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sur toutes les questions liées à l'Administration et au pilotage dans les Grands Lacs.

Rôle du conseil d'administration

La régie de l'entité à l'Administration de pilotage des Grands Lacs relève du conseil d'administration. Le rôle du conseil consiste à guider et à superviser les affaires de l'entité au nom du gouvernement du Canada, qui d'ailleurs désigne les administrateurs.

Le conseil se compose du président et jusqu'à six autres membres qui apportent une combinaison équilibrée de compétences, d'expériences et de perspectives maritimes au processus décisionnel. L'Administration compte présentement un effectif complet d'administrateurs. La fonction précise du conseil consiste à examiner les politiques, le plan d'entreprise ainsi que les budgets de fonctionnement et des immobilisations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, et à en recommander l'approbation au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le conseil contribue et accorde son approbation aux Plans stratégique et d'entreprise de l'Administration. Chaque année, le conseil prépare une Entente de redevabilité avec le directeur général dans laquelle sont précisés tous les objectifs et les buts à atteindre pendant l'année. À la fin de l'exercice, le conseil entreprend une évaluation exhaustive du rendement du directeur général et de l'Administration pour déterminer dans quelle mesure ils ont atteint les objectifs. Il assure également l'étude et l'approbation de tous les principaux contrats, des plans opérationnels, des états financiers, du rapport des vérificateurs et du rapport annuel. Le conseil s'assure que l'Administration maintient les normes les plus élevées possible dans l'exploitation d'un service de pilotage sûr, efficient et économique.

Rôle du directeur général

Un directeur général est nommé par les membres du conseil d'administration conformément à l'article 13. (1.1) de la *Loi sur le pilotage*. Sa rémunération est cependant fixée par décret du gouverneur général en conseil. Le directeur général est chargé de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle des activités de l'Administration. Le directeur général relève du président et des membres du conseil d'administration.

Rôle du comité de vérification

Le comité de vérification est un comité principal du conseil de l'Administration; il représente l'engin de l'Administration puisqu'il rehaussera la qualité de l'information financière, assurera que les principaux risques sont identifiés et gérés, permettra aux membres de la direction de faire valoir leur jugement personnel, créera un climat de discipline et de contrôle qui réduira les possibilités de fraude et augmentera la confiance des intervenants dans la crédibilité et l'objectivité du rendement corporatif.

Le comité a l'autorisation d'enquêter sur n'importe quelle activité de l'Administration. Le comité assure la surveillance financière et la surveillance des livres et dossiers ainsi que des systèmes et pratiques de contrôle généraux, de gestion et d'information.

APERÇU DES ACTIVITÉS

Trafic

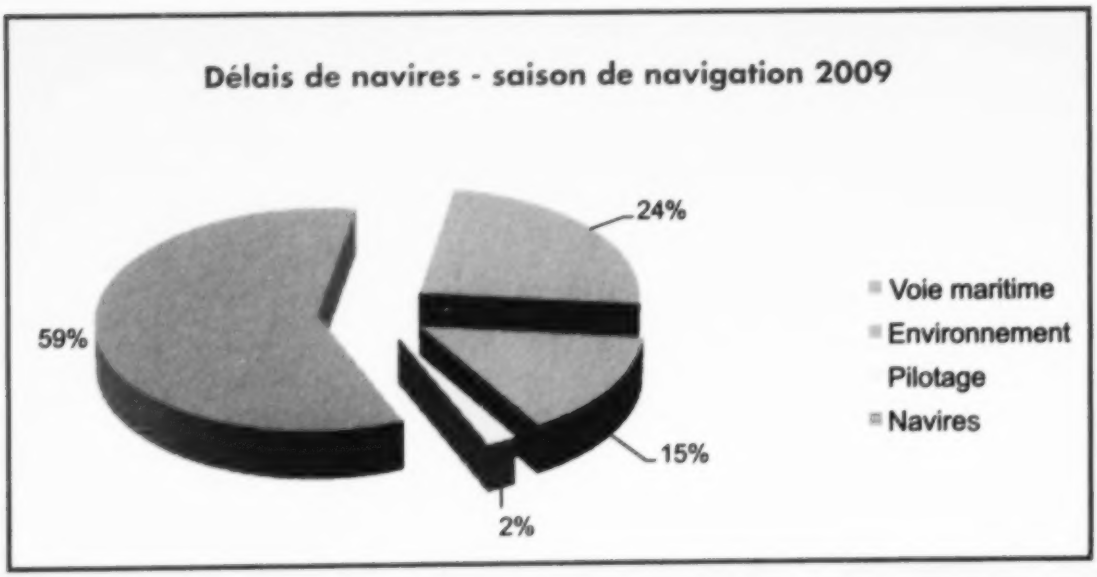
L'Administration a entrepris la saison de navigation 2009 avec 62,5 pilotes mais en a réduit le nombre à 56,5 en raison d'une baisse de 25 % du nombre d'affectations de pilotage. Le nombre de pilotes américains a été maintenu à 40 pendant toute la saison. Les raisons de la diminution du trafic en 2009 sont les suivantes :

1) l'effondrement de l'industrie sidérurgique dans la région des Grands Lacs en raison de la récession de 2008-2009;
2) l'augmentation de la concurrence de la part des navires canadiens pour expédier les céréales des Grands Lacs : les navires d'eaux intérieures étant sous-utilisés du fait qu'ils ne transportaient pas leurs cargaisons habituelles de minerai de fer aux aciéries des Grands Lacs, ils ont été en mesure de faire concurrence aux navires étrangers dans le transport de céréales vers les marchés extérieurs;
3) en milieu d'année, la crise financière a empêché les destinataires d'acheter les cargaisons prévues (éoliennes et cargaisons spéciales pour les sables bitumineux) qui devaient être expédiées par les Grands Lacs.

Niveaux de service

Les conventions collectives que l'Administration a conclues avec ses pilotes dictent les calendriers de travail et de rappel lorsque le trafic augmente durant les périodes de pointe. L'Administration pourvoit en personnel à un niveau qui lui permet de répondre aux pointes de trafic et de diminuer les retards le plus possible, mais prend garde de ne pas embaucher un trop grand nombre de pilotes, ce qui aurait comme résultat de faire augmenter les coûts fixes. Les retards aux navires coûtent très cher aux usagers et font l'objet d'une surveillance continue dans le cadre de la mesure du rendement.

En 2009, les retards occasionnés aux navires qui demandaient un pilote sur les Grands Lacs ont totalisé 6 438 heures, dont 2%, soit 139 heures, étaient directement attribuables à un manque de pilotes. En 2008, ces retards totalisaient 2 936 heures, dont 6 %, soit 162 heures, étaient attribuables au manque de pilotes. La réduction de 14% des retards en 2009 est due principalement à la diminution du trafic, ainsi qu'à des conditions météorologiques favorables à la fin de la saison de navigation.



Incidents maritimes

L'Administration passe annuellement en revue tous les incidents maritimes survenus sur les Grands Lacs et qui impliquent les officiers de navigation et les pilotes canadiens. L'Administration n'a aucune autorité sur les officiers et les pilotes américains qui naviguent sur ces eaux et ne compile donc pas de statistiques à leur sujet. Un total de 8 incidents maritimes impliquant des pilotes canadiens sont survenus cette année, soit 3 de moins que la moyenne des 5 dernières années. La plupart des incidents en 2009 sont le fait de navires qui heurtent les murs d'écluse et sont de nature mineure. Ce chiffre est relatif à l'augmentation du nombre de navires qui effectuent une partie de leur transit dans la Voie maritime sur lest. Lorsqu'un navire est sur lest, il devient plus difficile à manœuvrer et est plus exposé aux effets du vent et des courants. L'Administration, de concert avec son comité de formation des pilotes, réexamine les mesures destinées à faire face à ce type d'incident.

À la suite de sa revue des incidents de 2009, l'Administration est heureuse de signaler qu'il n'est survenu aucun incident majeur devant faire l'objet d'une présentation distincte.

STATISTIQUE SUR LES INCIDENTS MARITIMES

INCIDENT	2009	2008	2007	2006	2005
Collision	-	-	-	-	1
Naufrage	-	-	-	-	-
Incendie/Explosion	-	-	-	-	-
Échouement	1	-	1	3	2
Heurt violent	1	1	1	1	1
Contact avec le mur d'une écluse	6	9	7	5	6
Heurt de la berge/du fond	-	3	1	1	-
Avaries causées par la glace	-	-	-	-	-
Câble d'arrêt	-	1	2	-	3
TOTAL	8	14	12	10	13
Pourcentage d'affectations sans incident	99,8%	99,8%	99,8%	99,9%	99,8%

Synopsis 2009

Tel qu'indiqué dans le tableau statistique ci-dessus, la majorité des incidents qui surviennent dans la région sont habituellement le fait de navires qui heurtent les murs d'amarrage ou d'écluse.

Bassin de candidats-pilotes qualifiés

Dans son rapport sur le pilotage qu'il a soumis au ministre des Transports en 1999, l'Office des transports du Canada a recommandé que l'Administration inclue dans son rapport annuel un compte rendu sur le bassin de candidats-pilotes qualifiés. Ayant examiné ses besoins en termes de main-d'œuvre pour les quatre prochaines années et basé sur des listes de disponibilité actuels de l'Administration de candidats qualifiés pour ses quatre circonscriptions de pilotage, il sera facile pour l'Administration de répondre à ses besoins de recrutement. Cette analyse est fondée sur un volume de trafic qui serait maintenu au niveau actuel.

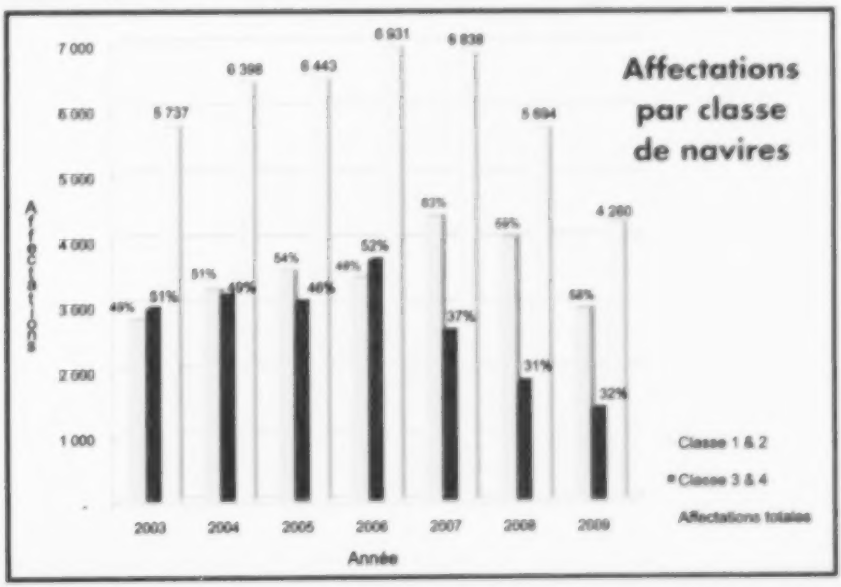
APERÇU DES ÉTATS FINANCIERS

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a entrepris l'année 2009 avec un déficit accumulé de 3 644 753 $ et termine avec un déficit accumulé de 5 509 649 $, soit une augmentation de 1 864 896 $. L'Administration prévoit éliminer le déficit actuel dans les cinq prochaines années.

La perte d'exploitation en 2009 est attribuable uniquement à la diminution du trafic, qui a entraîné une réduction des revenus de plus de 2 400 000 $ par rapport aux montants de 2008.

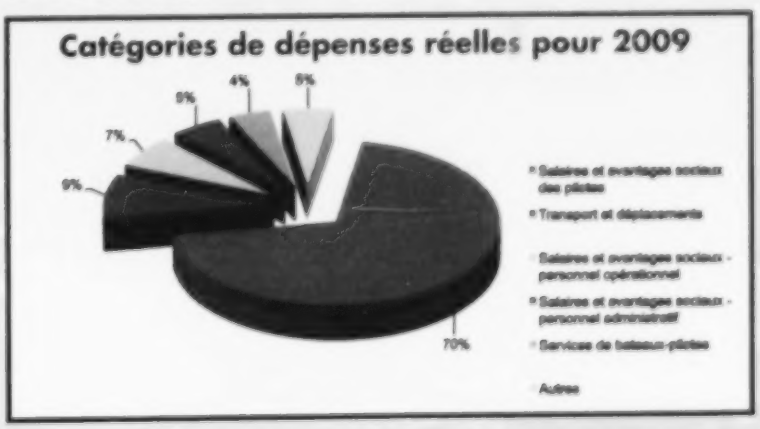
Revenus

Les revenus de l'Administration proviennent principalement des frais de pilotage qu'elle perçoit des armateurs canadiens et étrangers. Les tarifs ont été augmentés de 4 % au début de la saison de navigation et l'Administration a introduit une surcharge de tarif temporaire de 4 % au début de la saison de navigation et un autre de 9 % en août 2009. L'Administration a vu la même combinaison de navires de faible taille par rapport aux grandes tailles dans la région des Grands Lacs en 2009 par rapport à 2008.



Dépenses

La majeure partie des dépenses de l'Administration est liée aux salaires et avantages sociaux des pilotes ainsi qu'aux frais des déplacements associés à l'exécution des affectations de pilotage. Viennent ensuite les salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel associés à la répartition des pilotes, les salaires et avantages sociaux du personnel administratif et enfin les frais de bateaux-pilotes.



REVUE DE LA GOUVERNANCE

Négociations des conventions collectives

L'Administration a conclu 5 conventions collectives dans le cadre de ses opérations. Le personnel de bureau et les répartiteurs sont représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada, et leur convention collective est en vigueur jusqu'au 30 juin 2011. Les ententes salariales contenues dans cette convention correspondent aux prévisions d'augmentation du coût de la vie.

Les 4 autres conventions collectives s'appliquent aux 4 groupes de pilotes qui représentent l'ensemble de tous les pilotes de l'Administration. Ces conventions sont en vigueur jusqu'au 31 mars 2012. Les ententes salariales contenues dans les conventions correspondent aux prévisions d'augmentation du coût de la vie.

Vérification interne

L'Administration a mis sur pied en 2005 un plan de vérification interne. À ce jour, des vérifications ont été effectuées sur la gestion des ressources humaines et sur le programme de formation et de perfectionnement des employés. En raison des mesures de réduction des coûts adoptées en 2009, l'Administration a remis à 2010 la vérification du système de bateaux-pilotes en sous-traitance. L'Administration considère ces vérifications comme une valeur ajoutée et a entrepris des modifications à ses systèmes là où des lacunes ont été identifiées.

Examen spécial par le Vérificateur général du Canada

Conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), le Vérificateur général du Canada a effectué un examen spécial des systèmes de contrôle et d'information financière et de gestion ainsi que de l'application des pratiques de gestion par l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Les alinéas 131(1)(b) et 131(2)(a) et (c) de la LGFP exigent que l'Administration maintienne des systèmes et pratiques de manière à fournir l'assurance raisonnable que les exigences qui suivent ont été satisfaites :

- les actifs de l'Administration sont protégés et contrôlés;
- les ressources financières, humaines et matérielles de l'Administration sont gérées de manière économique et efficiente;
- les activités de l'Administration sont effectuées avec efficacité.

Le 11 avril 2008, le Vérificateur général du Canada a présenté son rapport au conseil d'administration, dans lequel il indique qu'il existe une assurance raisonnable que les systèmes et pratiques examinés ne comportent aucune lacune importante, à l'exception d'une lacune majeure dans le système actuel de dispenses de pilotage obligatoire pour les navires canadiens naviguant sur les Grands Lacs.

Ce système de dispenses est en place depuis 1972. Il avait été instauré comme mesure temporaire à ce moment-là, mais 37 ans plus tard et malgré de nombreuses études et recommandations voulant que des mesures soient prises pour resserrer le système, aucun changement n'a encore été apporté.

L'Administration est d'avis qu'un système d'octroi de dispenses plus rigoureux que le système actuel ou un système de certification renforcerait sa capacité d'assurer la sécurité et l'efficacité futures du réseau de navigation. Elle continue de collaborer avec Transports Canada et les principaux intervenants afin de remédier à cette lacune. Elle s'attend à ce que les amendements réglementaires nécessaires pour régler le problème soient publiés en 2010.

Entre-temps, l'Administration surveille de très près les incidents mettant en cause des navires canadiens et elle est persuadée que le système actuel de dispenses n'a pas mis en péril le transit en toute sécurité des navires dans la région.

REVUE DE LA GOUVERNANCE

Aperçu des orientations stratégiques en 2010

Le conseil d'administration a tenu une séance de planification stratégique en juin 2008, a revu ses stratégies en 2009, et il a appuyé les stratégies suivantes dans le but d'atteindre ses objectifs, qui sont de dispenser, dans la région des Grands Lacs, les services de pilotage et les services connexes de façon économique, sécuritaire, fiable et exhaustive.

L'Administration procède présentement à un rajustement tarifaire visant les gros navires qui transitent sur les Grands Lacs, de façon à éliminer le plafond tarifaire existant. Ce plafond tarifaire est en vigueur depuis 1980, alors que la jauge brute moyenne des gros navires était de 19 000. Certains gros navires transitant maintenant sur les Grands Lacs ont une jauge brute supérieure à 25 000, soit de 30 % supérieure à ce qui était au moment où le plafond a été établi en 1980. L'Administration augmentera également les tarifs dans les régions du lac Ontario et de Churchill afin de répondre au besoin d'assurer le seuil de rentabilité dans toutes les circonscriptions de pilotage.

L'Administration a pris la décision de réduire de 15 % le nombre de pilotes en 2009, tout en continuant de fournir un service de pilotage efficient. Une reprise économique est prévue en 2010, et l'Administration aura alors besoin de tous ses employés et pilotes pour répondre aux besoins engendrés par l'augmentation de trafic.

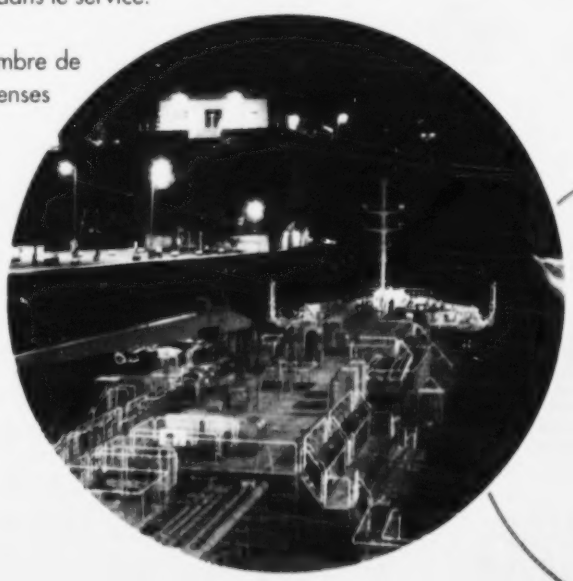
On prévoit que les augmentations de tarifs pendant la période de planification 2011-2013 suivront l'augmentation moyenne du coût de la vie.

En réaction à l'apparente diminution du nombre de navigants qualifiés au pays, l'Administration entend amender son règlement en ce qui concerne le recrutement des pilotes. Les modifications permettront à l'Administration de continuer à recruter les candidats les mieux qualifiés et ainsi assurer un maximum de sécurité à tous ses usagers.

L'Administration, de concert avec Transports Canada, s'attaquera à la recommandation de l'OTC de 1999 portant sur le resserrement des exigences relatives aux dispenses de pilotage obligatoire octroyées aux navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs. Le processus d'amendement au règlement devrait être finalisé au cours de 2010.

L'Administration prévoit effectuer une vérification interne visant à déterminer si les pratiques et les procédés actuels de la direction permettent une analyse correcte de la qualité et de la fiabilité du service fourni par les bateaux-pilotes en sous-traitance, de façon à réduire les risques de retards dans le service.

L'Administration prévoit une faible réduction du nombre de ses employés, mais ne s'attend pas à engager des dépenses en capital importantes pendant la période planification.



RÉSULTATS D'EXPLOITATION

(en milliers)

	Budget	RÉSULTAT				
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Revenu	13 948 $	13 770 $	16 221 $	19 006 $	18 447 $	15 570 $
Coût d'exploitation	13 901	15 635	16 458	18 744	18 126	16 403
Profit (perte)	47 $	(1 865)$	(237)$	262 $	321 $	(833)$
Budget	47 $	483 $	362 $	519 $	545 $	309 $

RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	Budget	RÉSULTAT				
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Personnel administratif	9	9	10	10	9,5	8,5
Pilotes	53,5	56,5	62,5	62	61,5	59,5
Répartiteurs	8,5	8,5	9	9	8,5	9
	71	74,0	81,5	81	79,5	77,0

AFFECTATIONS DE PILOTES

	Budget	RÉSULTAT				
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Nombre	4 217	4 260	5 694	6 838	6 931	6 443
Planifié	4 217	5 800	6 400	6 440	6 600	6 550

AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	Budget	RÉSULTAT				
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Nombre	4 217	4 252	5 680	6 826	6 921	6 430
Pourcentage	100%	99,8%	99,8%	99,8%	99,9%	99,8%

COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	Budget	RÉSULTAT				
	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Montant	3 296 $	3 670 $	2 890 $	2 741 $	2 615 $	2 546 $

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

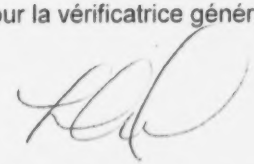
J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2009 et les états des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2009 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Lucie Cardinal, CA auditeur
directrice principale

Montréal, Canada
Le 5 février 2010

Bilan au 31 décembre

	2009	2008
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie	- $	65 976 $
Placements (note 4)	-	1 708 516
Créances	1 598 004	2 297 922
	1 598 004	4 072 414
À long terme		
Immobilisations corporelles (note 6)	154 944	223 051
	1 752 948 $	4 295 465 $
PASSIF		
À court terme		
Dette et découvert bancaires	873 825 $	- $
Salaires et avantages sociaux à payer	3 090 001	4 562 647
Autres créditeurs et charges à payer	305 821	430 332
Avantages sociaux futurs (note 7)	138 549	388 548
	4 408 196	5 381 527
À long terme		
Avantages sociaux futurs (note 7)	2 772 327	2 476 617
	7 180 523	7 858 144
AVOIR		
Capital d'apport	82 074	82 074
Déficit accumulé	(5 509 649)	(3 644 753)
	(5 427 575)	(3 562 679)
	1 752 948 $	4 295 465 $
Engagements (note 9)		
Éventualités (note 13)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

Approuvé par le Conseil d'administration :

Le directeur général,

R. F. Lemire

L'administrateur,

R. Paterson

État des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé
Exercice terminé le 31 décembre

	2009	2008
Produits		
Droits de pilotage	13 695 446 $	16 079 741 $
Produits de répartition et de bateaux-pilotes	42 777	64 230
Intérêts et autres produits	31 382	76 807
	13 769 605	16 220 778
Charges		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	10 922 928	11 572 830
Transport et déplacements	1 370 138	1 675 212
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	1 031 765	1 011 729
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	807 861	627 627
Services de bateaux-pilotes	672 663	652 565
Services professionnels et spéciaux	210 663	131 471
Services publics, fournitures et approvisionnements	134 046	178 827
Location	99 506	74 830
Intérêts et autres charges	87 521	44 889
Ordinateurs portables des pilotes et logiciel de navigation	80 565	160 781
Amortissement	70 395	61 336
Communications	66 731	67 412
Achat de services de répartition	41 878	51 027
Réparations et entretien	37 841	37 559
Frais de formation des pilotes	-	109 750
	15 634 501	16 457 845
Perte nette et résultat étendu de l'exercice	(1 864 896)	(237 067)
Déficit accumulé au début de l'exercice	(3 644 753)	(3 407 686)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	(5 509 649) $	(3 644 753) $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

État des flux de trésorerie
Exercice terminé le 31 décembre

	2009	2008
Activités d'exploitation		
Perte nette de l'exercice	(1 864 896) $	(237 067) $
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Avantages sociaux futurs	45 711	(822 951)
Amortissement	70 395	61 336
Gains non réalisés sur les placements	-	(6 178)
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Diminution des créances	699 918	188 213
Diminution des salaires et avantages sociaux à payer	(1 472 646)	(1 223 090)
Diminution des autres créditeurs et charges à payer	(124 511)	(8 305)
Sorties de fonds liées aux activités d'exploitation	(2 646 029)	(2 048 042)
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement	-	(1 702 338)
Cession de placements	1 708 516	3 729 606
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(2 288)	(146 047)
Rentrées de fonds aux activités d'investissement	1 706 228	1 881 221
Activités de financement		
Produit de la dette bancaire	786 067	-
Diminution nette de la trésorerie	(153 734)	(166 821)
Trésorerie au début de l'exercice	65 976	232 797
Trésorerie (découvert bancaire) à la fin de l'exercice	(87 758) $	65 976 $
Information supplémentaire		
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	35 321 $	13 113 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

Notes complémentaires
31 décembre 2009

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

L'Administration, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixe par règlement les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés. Le processus d'approbation des tarifs est prévu dans la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, l'Administration doit, dans un premier temps, publier un projet de règlement sur les tarifs dans la *Gazette du Canada*. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans ce projet nuit à l'intérêt public, peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) un avis d'opposition motivé dans les trente jours qui suivent sa publication dans la *Gazette du Canada*. Dans ce cas, l'Office doit faire l'enquête qu'elle estime nécessaire dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. À l'issue de son enquête, l'Office doit faire une recommandation dans les 120 jours suivant réception des avis d'opposition et l'Administration est obligée d'en tenir compte. L'OTC est une entité apparentée à l'Administration en tant qu'organisme du gouvernement fédéral.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Toutefois, si l'OTC recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, plus intérêts. La Loi sur le pilotage précise que le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'OTC.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration. Ainsi, les tarifs exigés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

2. Adoption de nouvelles normes comptables et changements comptables à venir

(a) Adoption de nouvelles normes comptables

En juin 2009, l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA) a modifié le chapitre 3862, *Instruments financiers – Informations à fournir*, de son manuel. Les modifications ont pour but d'améliorer la communication d'informations au sujet des évaluations à la juste valeur et du risque de liquidité qui se rattachent aux instruments financiers.

Les instruments financiers évalués à la juste valeur doivent être classés selon une hiérarchie à trois niveaux ainsi qu'il suit :

- Niveau 1 – un instrument financier est considéré de niveau 1 lorsque l'évaluation peut être fondée sur les cours de marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques.
- Niveau 2 – un instrument financier de niveau 2 est évalué sur le fondement des cours de marchés actifs pour des actifs ou passifs semblables, sur les cours de marchés qui ne sont pas actifs, ou sur des modèles utilisant des informations qui sont observables.
- Niveau 3 – un instrument financier est considéré de niveau 3 lorsque sa valeur est déterminée à partir de modèles de cotation, de méthodes d'actualisation des flux de trésorerie ou autres techniques semblables, et dont au moins une hypothèse ou information significative n'est pas observable.

Les informations à fournir sur le risque de liquidité ont aussi été améliorées, par l'ajout d'une analyse de maturité pour les passifs financiers dérivés et non dérivés.

Les amendements s'appliquent aux états financiers annuels pour les exercices se terminant après le 30 septembre 2009, mais une adoption anticipée est permise. Afin d'alléger la tâche des personnes chargées de préparer les états financiers, l'ICCA a statué que l'information comparative pour les nouvelles informations à fournir ne serait pas exigée lors de la première année de mise en application.

Les amendements n'ont aucune incidence sur les résultats ou la situation financière de l'Administration puisqu'ils ne portent que sur les informations à fournir. Les informations exigées sont comprises dans la note 5.

(b) Changements comptables à venir

En février 2008, le Conseil des normes comptables de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a annoncé que les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes adopteront les *Normes internationales d'information financière* (IFRS) comme principes comptables généralement reconnus du Canada pour leurs états financiers intérimaires et annuels pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011, y compris les chiffres correspondants pour l'exercice 2010. Pour l'Administration, les normes IFRS seront en vigueur pour l'exercice commençant le 1er janvier 2011. L'Administration évalue présentement l'incidence de l'adoption de ces normes.

3. Méthodes comptables importantes

Les présents états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Constatation des produits

Les produits tirés des droits de pilotage, de répartition et de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les intérêts et autres produits sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif au moment où ils sont gagnés.

(b) Instruments financiers

La comptabilisation initiale de tous les instruments financiers est effectuée à la juste valeur. L'évaluation ultérieure et la comptabilisation des variations de la valeur dépendent de leur classement. Les actifs financiers doivent être classés dans l'une ou l'autre des quatre catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente ou comme prêts et créances. Les actifs financiers détenus à des fins de transaction

ou disponibles à la vente doivent être évalués à la juste valeur à la date de chaque rapport et tout changement de leur juste valeur doit être comptabilisé au titre des pertes nettes dans le cas d'actifs détenus à des fins de transaction, ou au titre des pertes d'ordre général dans le cas d'actifs disponibles à la vente. Les actifs détenus jusqu'à leur échéance et les prêts et créances doivent être évalués à leur coût après amortissement, selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'encaisse de l'Administration a été classée dans les instruments détenus à des fins de transaction et les créances ont été classées comme prêts et créances. Les placements ont été classés comme instruments détenus à des fins de transaction et sont évalués à la juste valeur. Toute variation de juste valeur durant l'exercice est comptabilisée aux intérêts et autres produits. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés en appliquant le principe de la date de règlement.

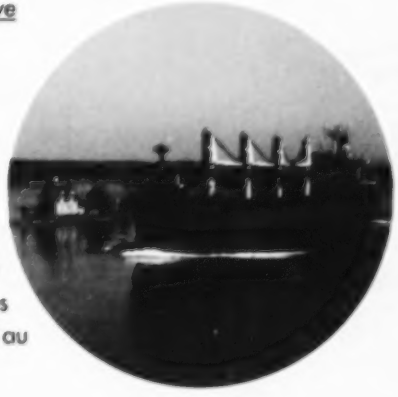
Les passifs financiers doivent être classés dans l'une ou l'autre des deux catégories suivantes : détenus à des fins de transaction ou autres passifs financiers. Tous les passifs financiers doivent être évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, sauf ceux classés comme détenus à des fins de transaction qui doivent être évalués à la juste valeur. L'Administration a classé les salaires et avantages sociaux à payer et les autres créditeurs et charges à payer comme autres passifs financiers, et la dette et le découvert bancaires comme détenus à des fins de transaction.

L'Administration ne détenait aucun instrument financier dérivé au cours des exercices terminés en 2008 et 2009.

(c) Immobilisations corporelles

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire et il est fondé sur la durée de vie estimative des immobilisations, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Durée de vie estimative
Bâtiments	20 ans
Mobilier, matériel et améliorations locatives	10 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans



(d) Dette bancaire

L'Administration utilise une marge de crédit non garantie, renouvelée chaque année dans le cadre de l'approbation du plan d'entreprise. Le ministre des Finances en approuve le montant. La marge de crédit est payable sur demande et porte intérêt au taux préférentiel.

(e) Prestations de retraite

Les salariés participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Ce régime de retraite à prestations déterminées offre des prestations basées sur le nombre d'années de service et sur le salaire admissible moyen en fin de carrière. Les prestations sont entièrement indexées en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Les cotisations au Régime versées par l'Administration représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est basé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

(f) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût des indemnités de départ auxquelles ont droit les employés est comptabilisé chaque année sur une base actuarielle selon la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service reconnu ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction sur différents éléments comme le taux d'escompte, l'augmentation du taux d'indemnisation, l'inflation, l'âge des employés à la retraite et autres facteurs.

Le coût des indemnités est déterminé en tenant compte du coût des avantages sociaux des employés pour l'exercice en cours, des frais d'intérêt sur les obligations au titre des prestations et des gains ou pertes actuarielles pour l'exercice. La période de service moyenne restante pour les employés actifs couverts par le régime est de 7,8 ans (8 ans en 2008). La date d'évaluation est le 31 décembre.

(g) Conversion des devises

Les éléments d'actif et de passif libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date du bilan. Les produits et les charges libellés en devises sont pour leur part convertis en dollars canadiens selon les taux de change mensuels moyens. Tous les gains et pertes de change sont inclus dans le bénéfice net (perte nette) de l'exercice.

(h) Incertitude relative à la mesure

La préparation des présents états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les actifs et les passifs présentés à la date de clôture ainsi que sur les montants des produits et des charges déclarés dans les exercices visés. Les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimation par la direction sont les salaires et avantages sociaux à payer, les avantages sociaux futurs ainsi que les charges de salaires et d'avantages sociaux qui y sont liés. Les résultats réels pourraient différer significativement de ces estimations. Les changements dans les estimations sont indiqués dans les états financiers de la période où ils sont connus.

4. Placements

	2009		2008	
	Juste valeur	**Rendement (%)**	**Juste valeur**	**Rendement (%)**
Obligations de la Fiducie du Canada pour l'habitation	-	-	704 108 $	1,70-2,31
Obligations d'Exportation et développement Canada	-	-	603 299	1,80-2,06
Obligations provinciales	-	-	201 263	2,56
Bons du Trésor du Canada	-	-	199 846	1,20
	- $		1 708 516 $	

5. Instruments financiers

(a) Divulgation de la juste valeur

Les créances et les créditeurs font partie du cours normal des activités. La direction estime que la valeur comptable de ces instruments financiers correspond à leur juste valeur en raison du terme à courir qui est court.

Les placements de l'Administration sont à taux fixes et négociables sur un marché actif. Leur juste valeur est déterminée directement et en totalité en utilisant les cotes des prix publiés. Au 31 décembre 2009, l'Administration ne détenait aucun placement (juste valeur de 1 708 516 $ au 31 décembre 2008).

La juste valeur estimée de la dette bancaire et du découvert bancaire, classée de niveau 1 selon la hiérarchie des justes valeurs, correspond à peu près à sa valeur comptable en raison du terme à courir qui est court.

(b) Divulgation des risques

Les créances de l'Administration ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage, et la Loi prévoit un mécanisme interdisant à l'agent des douanes de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés. Il n'y a pas de concentration de créances chez un client en particulier. Au 31 décembre 2009, le montant de 1 738 404 $ présenté à la rubrique créances du bilan (2 297 922 $ au 31 décembre 2008) constitue l'exposition maximale au risque de crédit associée aux créances.

Le risque de crédit associé aux placements réside dans la possibilité qu'un émetteur d'instrument à échéance déterminée ne puisse pas remplir ses obligations. Afin de gérer ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou par toute municipalité canadienne. Au 31 décembre 2009, l'Administration n'avait aucun placement (la juste valeur au 31 décembre 2008 était de 1 708 516 $).

L'Administration détient des créances en dollars américains, mais les montants sont minimes et le risque est donc négligeable. L'Administration a enregistré dans son état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé, une perte de change de 20 630 $ en 2009 sous la rubrique intérêts et autres charges, et un gain de change de 47 286 $ en 2008 sous la rubrique intérêts et autres produits.

L'Administration peut être exposée au risque de taux d'intérêt en raison de l'utilisation de sa facilité de crédit. L'Administration a utilisé sa marge de crédit pendant la majeure partie de l'exercice financier. La charge d'intérêts engagée en 2009 s'élève à 35 321 $ (13 113 $ en 2008).

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse s'acquitter de ses obligations financières à leur échéance. L'Administration doit assurer le financement autonome de ses activités et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires; elle dépend donc de ses sources de financement, emprunts et flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour combler ses besoins en financement. L'Administration gère ce risque de liquidité en surveillant constamment ses flux de trésorerie réels et projetés. De plus, tel que présenté à la note 12, l'Administration dispose d'une facilité de crédit disponible au besoin et renouvelable annuellement. L'Administration a pris des mesures pour augmenter sa marge de crédit dans le cadre de l'approbation de son plan d'entreprise de 2010-2014 afin de respecter ses obligations financières. Au 31 décembre 2009, les passifs financiers de l'Administration se limitaient à la dette et au découvert bancaires, aux salaires et avantages sociaux à payer, et aux autres créditeurs et charges à payer.

6. Immobilisations corporelles

	2009		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	38 494 $	38 494 $	- $
Mobilier, matériel et améliorations locatives	160 362	72 563	87 799
Matériel informatique et logiciels	386 744	319 599	67 145
	585 600 $	430 656 $	154 944 $

	2008		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	38 494 $	38 494 $	- $
Mobilier, matériel et améliorations locatives	170 895	64 955	105 940
Matériel informatique et logiciels	446 732	329 621	117 111
	656 121 $	433 070 $	223 051 $

7. Avantages sociaux futurs

(a) Prestations de retraite

L'Administration et tous les employés admissibles contribuent au Régime de retraite de la fonction publique. Ce régime de retraite offre des prestations basées sur le nombre d'années de service et sur le salaire admissible moyen en fin de carrière. Les prestations sont entièrement indexées en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Les cotisations de l'Administration et des employés au Régime de retraite de la fonction publique pendant l'exercice s'établissent comme suit :

	2009	2008
Administration	1 232 712 $	1 107 389 $
Employés	569 439	537 870
Contributions totales	1 802 151 $	1 645 259 $

(b) Indemnités de départ

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés basées sur les années de service et le salaire final. Ce régime est sans capitalisation et ne possède donc pas d'actifs, ce qui se traduit par un déficit équivalant à l'obligation au titre des indemnités constituées. L'obligation au titre des prestations au 31 décembre a été établie selon la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service reconnu des employés actifs. En 2008, l'Administration a adopté la méthode de répartition des prestations au prorata des salaires ou des services pour évaluer les avantages sociaux futurs à payer. Cette révision d'estimations s'est traduite par une diminution de 736 228 $ du coût des indemnités de départ en 2008. À la date du bilan, les informations au sujet de ce plan sont les suivantes :

Hypothèses:	2009	2008
Taux d'escompte	5,0%	6,8%
Taux d'inflation	1,93%	1,58%
Âge à la retraite	61	61

Montants annuels:	2009	2008
Obligation au titre des indemnités constituées :		
Solde au début de l'exercice	2 865 165 $	3 688 116 $
Ajustement en début d'exercice en raison du changement de la méthode de calcul	-	(736 228)
Coût des services rendus au cours de l'exercice	151 200	171 761
Intérêts débiteurs	184 396	163 817
Indemnités versées	(609 334)	(179 983)
(Gains actuariels) pertes actuarielles	319 449	(242 318)
Solde à la fin de l'exercice	2 910 876 $	2 865 165 $
Tranche à court terme	138 549 $	388 548 $
Tranche à long terme	2 772 327	2 476 617
	2 910 876 $	2 865 165 $

8. Gestion du capital

L'Administration définit son capital en termes de capitaux propres, ce qui comprend le capital d'apport et le déficit accumulé.

L'Administration considère la gestion de ses capitaux propres comme étant le résultat d'une gestion prudente de ses produits, charges, actifs et passifs de façon à s'assurer qu'elle atteigne efficacement ses buts et objectifs. Il n'y a eu aucun changement dans la méthode de l'Administration de gérer son capital depuis le dernier exercice. Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration tel qu'exigé par la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, les tarifs fixés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

9. Engagements

L'Administration a des engagements qui ont trait à un bail pour la location de bureaux avec la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, un contrat de location de matériel de bureau et des contrats de service de bateaux-pilotes. Les paiements minimums à venir pour les contrats de location et les contrats de service sont les suivants :

2010	658 342 $
2011	84 636
2012	86 328
2013	88 055
2014	7 350
	924 711 $

10. Services de répartition et de bateau-pilote aux pilotes américains de la circonscription n° 1

En vertu d'une lettre d'entente, l'Administration fournit sans frais aux pilotes américains de la circonscription n° 1 tous les services de répartition et de transport par bateau-pilote à Port Weller. En contrepartie, l'association des pilotes américains fournit sans frais à l'Administration les services de transport par bateau-pilote à Cap Vincent, dans l'état de New York.

11. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée sur le plan de la propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités, aux mêmes conditions que celles conclues avec des parties non apparentées. L'Administration n'a effectué aucune opération matérielle entre apparentés au cours de l'exercice.

12. Facilité de crédit

L'Administration dispose d'une marge de crédit commerciale de 3 000 000 $ (3 000 000 $ en 2008) dont le taux d'intérêt est le taux préférentiel annuel de sa banque. Au 31 décembre 2009, l'Administration avait utilisé 786 067 $ de cette marge de crédit (aucun montant au 31 décembre 2008). Cette facilité de crédit est disponible selon les besoins de l'Administration et est renouvelable à chaque année.

13. Éventualités

Dans le cours normal des activités de l'Administration, diverses réclamations et poursuites ont été intentées contre elle. La direction estime que ces réclamations ou poursuites n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

14. Chiffres correspondants

Certains montants ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation de l'exercice courant.